

Delibera n. 97/2026

**Avvio di procedimento sanzionatorio, nei confronti di Alstom Ferroviaria S.p.A., ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Nola.**

L'Autorità, nella sua riunione del 15 giugno 2026

**VISTA** la legge 24 novembre 1981, n. 689, recante modifiche al sistema penale, e in particolare il capo I, sezioni I e II;

**VISTO** l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità oppure ART) e, in particolare:

- il comma 2, lettera a), ai sensi del quale l'Autorità *“provvede a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;
- il comma 2, lettera i), ai sensi del quale l'Autorità provvede *“con particolare riferimento all'accesso all'infrastruttura ferroviaria, a svolgere tutte le funzioni di organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, e, in particolare, a definire i criteri per la determinazione dei pedaggi da parte del gestore dell'infrastruttura e i criteri di assegnazione delle tracce e della capacità e a vigilare sulla loro corretta applicazione da parte del gestore dell'infrastruttura”*;
- il comma 3, lettera f), ai sensi del quale l'Autorità *“ordina la cessazione delle condotte in contrasto con gli atti di regolazione adottati e con gli impegni assunti dai soggetti sottoposti a regolazione, disponendo le misure opportune di ripristino; nei casi in cui intenda adottare una decisione volta a fare cessare un'infrazione e le imprese proponano impegni idonei a rimuovere le contestazioni da essa avanzate, può rendere obbligatori tali impegni per le imprese e chiudere il procedimento senza accertare l'infrazione; può riaprire il procedimento se mutano le circostanze di fatto su cui sono stati assunti gli impegni o se le informazioni trasmesse dalle parti si rivelano incomplete, inesatte o fuorvianti”*;

**VISTA** la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione), come

modificata dalla direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016 e, in particolare:

- l'articolo 3, paragrafo 1, numeri 10), 11), 12) e 22), ai sensi dei quali “[a]i fini della presente direttiva si intende per: [...] 10) «alternativa valida», l'accesso a un altro servizio sulla linea, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; 11) «impianto di servizio», l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; 12) «operatore dell'impianto di servizio», un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'allegato II, punti da 2 a 4; [...] 22) «coordinamento», la procedura in base alla quale il gestore dell'infrastruttura e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui esistono richieste di capacità di infrastruttura confliggenti”;
- l'articolo 10, paragrafo 2, ai sensi del quale “[a]lle imprese ferroviarie è concesso il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria di tutti gli Stati membri per l'esercizio di servizi di trasporto internazionale di passeggeri. Durante lo svolgimento di un servizio di trasporto internazionale di passeggeri, le imprese ferroviarie hanno il diritto di far salire passeggeri in ogni stazione situata lungo il percorso internazionale e farli scendere in un'altra stazione, incluse le stazioni situate in uno stesso Stato membro. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2”;
- l'articolo 13, paragrafi 2, 4 e 5, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, su base non discriminatoria, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, incluso l'accesso alle linee, alle strutture di cui all'allegato II, punto 2, e ai servizi forniti in tali strutture. [...] 4. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all'allegato II, punto 2, e alle relative forniture di servizi è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55. Dette richieste possono essere respinte solo se esistono alternative valide che consentono loro di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga l'operatore degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie. [...] 5. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, cerca di soddisfare tutte le richieste nella misura del possibile. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione di cui all'articolo 55, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della

- capacità”;
- l’articolo 27, paragrafi 1 e 2, ai sensi dei quali “1. Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, ottenibile contro pagamento di un contributo che non può essere superiore al costo di pubblicazione del prospetto stesso. Il prospetto informativo della rete è pubblicato in almeno due lingue ufficiali dell’Unione. Il contenuto del prospetto informativo della rete è disponibile gratuitamente in formato elettronico sul portale internet del gestore dell’infrastruttura ed è accessibile tramite un portale internet comune. Tale portale internet è creato dai gestori dell’infrastruttura nel quadro della loro cooperazione a norma degli articoli 37 e 40. 2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell’infrastruttura disponibile per le imprese ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all’infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell’infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. Il contenuto del prospetto informativo della rete è illustrato nell’allegato IV”;
  - l’articolo 31, paragrafo 10, ai sensi del quale “[l]’operatore della struttura per la fornitura dei servizi di cui all’allegato II, punti 2, 3 e 4, fornisce al gestore dell’infrastruttura le informazioni sui canoni da inserire nel prospetto informativo della rete o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico a norma dell’articolo 27”;
  - l’allegato II, punto 2, lettera e), ai sensi della quale “[l]’accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, è offerto ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi prestati in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”;
  - l’allegato IV, numero 6), ai sensi del quale “[i]l prospetto informativo della rete di cui all’articolo 27 contiene le seguenti informazioni: [...] 6) un capitolo di informazioni sull’accesso agli impianti di servizio e sull’imposizione dei relativi canoni di cui all’allegato II. Gli operatori degli impianti di servizio che non sono controllati dal gestore dell’infrastruttura forniscono informazioni sui canoni di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi nonché informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito Internet nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;

**VISTO**

il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante “Attuazione della Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)” e, in particolare:

- l’articolo 3, comma 1, lettere l), m), n) e pp), ai sensi delle quali “[a]i fini del presente decreto si intende per: [...] l) alternativa valida: l’accesso a un altro

*impianto di servizio, economicamente accettabile per l'impresa ferroviaria e tale da consentirle di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione; m) impianto di servizio: l'impianto, inclusi i terreni, gli edifici e le attrezzature, appositamente attrezzato, totalmente o parzialmente, per consentire la prestazione di uno o più servizi di cui all'articolo 13 commi 2, 9 e 11; n) operatore dell'impianto di servizio: un'entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie di cui all'articolo 13, commi 2, 9 e 11; [...] pp) manutenzione pesante: l'attività che non viene effettuata regolarmente nel quadro delle operazioni giornaliere e che richiede la rimozione del veicolo dal servizio”;*

- *l'articolo 12, comma 2, ai sensi del quale “[f]atto salvo quanto previsto dal regolamento (CE) n. 1370/2007, alle imprese ferroviarie è concesso, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, il diritto di accesso alla infrastruttura ferroviaria, che rientra nell'ambito di applicazione del presente decreto, per l'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Tale diritto comprende l'accesso alle infrastrutture di collegamento agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2”;*
- *l'articolo 13, commi 2, lettera e), 6 e 7, ai sensi dei quali “2. Gli operatori degli impianti di servizio forniscono, a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, a tutte le imprese ferroviarie l'accesso, compreso quello alle linee ferroviarie, ai seguenti impianti di servizio, se esistenti, e ai servizi forniti in tale ambito: [...] e) centri di manutenzione, ad eccezione dei centri di manutenzione pesante riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati. [...] 6. Alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui al comma 2 e di fornitura dei servizi, ove forniti, è data risposta entro limiti ragionevoli di tempo stabiliti dall'organismo di regolazione. Dette richieste possono essere respinte, motivando per iscritto la decisione di diniego, solo se esistono alternative valide che consentono di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri sullo stesso itinerario, o su itinerari alternativi o su altri impianti, a condizioni economicamente accettabili. La presente disposizione non obbliga gli operatori degli impianti di servizio a investire in risorse o impianti per soddisfare tutte le richieste delle imprese ferroviarie, ma ad ottimizzare ed efficientare la capacità utilizzata nell'impianto. 7. Se esistono conflitti fra diverse richieste, l'operatore dell'impianto di servizio di cui al comma 2 cerca di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le richieste. Se non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare tutte le richieste di capacità per l'impianto in questione sulla base di esigenze dimostrate, il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolazione, il quale esamina il caso e, se opportuno, interviene per assicurare che a detto richiedente sia riservata una parte adeguata della capacità”;*
- *l'articolo 14, commi 2 e 3, ai sensi dei quali “2. Il prospetto informativo della rete descrive le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile per le imprese*

*ferroviarie e contiene informazioni sulle condizioni di accesso all'infrastruttura ferroviaria in questione. Il prospetto informativo contiene, inoltre, le informazioni sulle condizioni di accesso agli impianti di servizio connessi alla rete del gestore dell'infrastruttura e di fornitura dei relativi servizi o indica un sito internet in cui tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico. 3. Il prospetto informativo della rete è predisposto conformemente all'allegato V del presente decreto”;*

- *l'articolo 17, commi 1, 2 e 10, ai sensi dei quali “1. Fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo equo e non discriminatorio dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie, l'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, definisce, fatta salva l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura e tenendo conto dell'esigenza di assicurare l'equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell'infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi di cui all'articolo 13. 2. Il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, sulla base di quanto disposto al comma 1, determina il canone dovuto dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura e procede alla riscossione dello stesso. Il canone di utilizzo dell'infrastruttura è pubblicato nel prospetto informativo della rete. Salvo nel caso delle disposizioni specifiche di cui all'articolo 18, il gestore dell'infrastruttura provvede a che il sistema di imposizione dei canoni in vigore si basi sugli stessi principi per tutta la rete. [...] 10. Il canone richiesto per l'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13, comma 2 e per la prestazione dei servizi in tali impianti non può superare il costo della loro fornitura, aumentato di un profitto ragionevole”;*
- *l'articolo 37, commi 1, 2, 3, 9, ultimo periodo, e 14, lettera a), ai sensi dei quali “1. L'organismo di regolazione è l'Autorità di regolazione dei trasporti che esercita le competenze nel settore dei trasporti ferroviari e dell'accesso alle relative infrastrutture ai sensi dell'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, dell'articolo 37 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27, della direttiva 2014/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e del presente decreto. L'organismo agisce in piena autonomia e con indipendenza di giudizio e di valutazione. 2. Fatto salvo quanto previsto dall'articolo 28, comma 7, in tema di vertenze relative all'assegnazione della capacità di infrastruttura, ogni richiedente ha il diritto di adire l'organismo di regolazione, se ritiene di essere stato vittima di un trattamento ingiusto, di discriminazioni o di qualsiasi altro pregiudizio, in particolare avverso decisioni prese dal gestore dell'infrastruttura o eventualmente dall'impresa ferroviaria o dall'operatore di un impianto di*

*servizio in relazione a quanto segue: a) prospetto informativo della rete nella versione provvisoria e in quella definitiva; b) criteri in esso contenuti; c) procedura di assegnazione e relativo esito; d) sistema di imposizione dei canoni; e) livello o struttura dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura che è tenuto o può essere tenuto a pagare; f) accordi per l'accesso di cui agli articoli 12 e 13; g) accesso ai servizi e corrispettivi imposti per il loro utilizzo a norma degli articoli 13 e 17; g-bis) gestione del traffico; g-ter) programmazione di rinnovo e manutenzione programmata o non programmata; g-quater) rispetto dei requisiti, inclusi quelli riguardanti i conflitti di interessi di cui agli articoli 11, 11-bis, 11-ter e 11-quater. 3. Fatte salve le competenze dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, l'organismo di regolazione dei trasporti, ferme restando le previsioni di cui all'articolo 37, commi 2 e 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, ha il potere di monitorare la situazione concorrenziale sui mercati dei servizi ferroviari incluso, in particolare, il mercato per i servizi di trasporto passeggeri ad alta velocità, e le attività dei gestori dell'infrastruttura di cui al comma 2, lettere da a) a g-quater). L'organismo di regolazione controlla, in particolare, il rispetto del comma 2, lettere da a) a g-quater) di propria iniziativa e al fine di evitare discriminazioni nei confronti dei richiedenti. In particolare controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell'infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti. [...] 9. [...] Fatte salve le competenze dell'autorità garante della concorrenza e del mercato sul mercato dei servizi ferroviari, ove opportuno, l'organismo di regolazione decide di propria iniziativa in merito a misure adeguate per correggere le discriminazioni contro i richiedenti, le distorsioni del mercato e altri eventuali sviluppi indesiderabili su questi mercati, con particolare riferimento al comma 2, lettere da a) a g-quater) [...] 14. L'organismo di regolazione, osservando, in quanto applicabili, le disposizioni contenute nel capo I, sezioni I e II, della legge 24 novembre 1981, n. 689, provvede: a) in caso di accertate violazioni della disciplina relativa all'accesso ed all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi connessi, ad irrogare una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato dal soggetto autore della violazione nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro 1.000.000";*

- *l'allegato V, comma 1, lettera f), ai sensi del quale "[i]l prospetto informativo della rete di cui all'articolo 14 contiene le seguenti informazioni: [...] f) un capitolo di informazioni sull'accesso agli impianti di servizio di cui all'articolo 13 e sull'imposizione dei relativi corrispettivi. Gli operatori degli impianti di servizio diversi dal gestore dell'infrastruttura forniscono informazioni sui corrispettivi di accesso a tali servizi e sulla fornitura dei servizi, nonché*

*informazioni sulle condizioni tecniche di accesso da inserire nel prospetto informativo della rete ovvero indicano un sito nel quale tali informazioni sono disponibili gratuitamente in formato elettronico”;*

**VISTO**

il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari e, in particolare:

- l’articolo 3, paragrafo 1, numeri 1), 2) e 5), ai sensi dei quali “[a]i fini del presente regolamento si intende per: 1) «servizio di base»: un servizio prestato in uno degli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE; 2) «servizio ferroviario»: un servizio di base, complementare o ausiliario di cui all’allegato II, punti 2, 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE; [...] 5) «procedura di coordinamento»: una procedura con la quale l’operatore di un impianto di servizio e i richiedenti cercano di risolvere situazioni in cui le esigenze di accedere a un impianto di servizio o a servizi ferroviari riguardano la medesima capacità di un impianto di servizio e sono in conflitto”;
- l’articolo 4, ai sensi del quale “1. Gli operatori degli impianti di servizio elaborano una descrizione di questi per gli impianti di servizio e i servizi di cui sono responsabili. 2. La descrizione dell’impianto di servizio comprende come minimo le seguenti informazioni, nella misura in cui ciò sia prescritto dal presente regolamento: a) l’elenco di tutti gli impianti in cui sono prestati servizi ferroviari, ivi comprese informazioni sulla loro ubicazione e sugli orari di apertura; b) i principali dati di contatto dell’operatore dell’impianto di servizio; c) una descrizione delle caratteristiche tecniche dell’impianto di servizio, quali raccordi o binari di manovra e smistamento, attrezzature tecniche per le operazioni di carico e scarico, per il lavaggio, per la manutenzione, e capacità di deposito disponibile; informazioni riguardanti le diramazioni o i raccordi privati che non fanno parte dell’infrastruttura ferroviaria, ma sono necessari per ottenere l’accesso agli impianti di servizio indispensabili per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario; d) una descrizione di tutti i servizi ferroviari che sono prestati nell’impianto e della loro natura (di base, complementari o ausiliari); e) la possibilità di prestare in proprio servizi ferroviari e le relative condizioni; f) informazioni sulle procedure per richiedere l’accesso all’impianto di servizio o a servizi prestati nell’impianto o a entrambi, ivi compresi i termini per la presentazione delle richieste e i limiti di tempo per il trattamento di tali richieste; g) nel caso di impianti di servizio gestiti da più di un operatore o di servizi ferroviari prestati da più di un operatore, l’indicazione se devono essere presentate richieste distinte di accesso agli impianti e di detti servizi; h) informazioni circa il contenuto minimo e il formato di una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, o un modello per tale richiesta; i) almeno nel caso di impianti di servizio e di servizi ferroviari rispettivamente gestiti o prestati dagli operatori sotto il controllo diretto o indiretto di un ente controllante, condizioni generali standard e contratti tipo di accesso; j) se del

*caso, informazioni sulle condizioni di utilizzo dei sistemi informatici dell'operatore, se i richiedenti sono tenuti a utilizzare tali sistemi, e norme relative alla tutela dei dati commerciali e sensibili; k) una descrizione della procedura di coordinamento e delle misure di regolamentazione di cui all'articolo 10 e dei criteri di priorità di cui all'articolo 11; l) informazioni sulle variazioni delle caratteristiche tecniche e sulle restrizioni temporanee di capacità dell'impianto di servizio che potrebbero avere un'incidenza rilevante sull'esercizio dell'impianto di servizio, compresi i lavori previsti; m) informazioni sui canoni per ottenere l'accesso agli impianti di servizio e sui canoni per la fruizione di ciascun servizio ferroviario in essi prestato; n) informazioni sui principi dei regimi delle riduzioni offerte ai richiedenti, nel rispetto delle esigenze di riservatezza commerciale”;*

- *l'articolo 5, paragrafi 1, 3 e 5, ai sensi dei quali “1. Gli operatori degli impianti di servizio mettono gratuitamente a disposizione del pubblico la descrizione dell'impianto di servizio, in uno dei seguenti modi: a) pubblicandola sul loro portale web o su un portale Internet comune e fornendo ai gestori dell'infrastruttura un link da inserire nel prospetto informativo della rete; b) fornendo ai gestori dell'infrastruttura le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione, da inserire nel prospetto informativo della rete. Se il gestore dell'infrastruttura alla cui rete è collegato l'impianto è esentato dall'obbligo di pubblicare un prospetto informativo della rete conformemente all'articolo 2, paragrafo 3 o 4, della direttiva 2012/34/UE, l'operatore di un impianto di servizio fornisce al gestore dell'infrastruttura principale il pertinente link o le pertinenti informazioni pronte per la pubblicazione. [...] 3. Gli operatori degli impianti di servizio aggiornano, se necessario, la descrizione dell'impianto di servizio. Essi informano in tempo utile i richiedenti che hanno già chiesto l'accesso o che si sono abbonati a uno o più servizi nell'impianto di servizio circa eventuali modifiche di rilievo della descrizione dell'impianto. [...] 5. L'obbligo di cui al paragrafo 1 e all'articolo 4 è soddisfatto in modo proporzionato alle dimensioni, alle caratteristiche tecniche e all'importanza dell'impianto di servizio in questione”;*
- *l'articolo 8, ai sensi del quale “1. Le richieste di accesso agli impianti di servizio e di fruizione di servizi ferroviari possono essere presentate da richiedenti. 2. I richiedenti specificano nelle rispettive richieste l'impianto di servizio o i servizi ferroviari, o entrambi, per i quali hanno chiesto l'accesso. Gli operatori degli impianti di servizio non condizionano l'accesso all'impianto o la prestazione di un servizio ferroviario all'obbligo di acquistare altri servizi che non sono collegati al servizio richiesto. 3. L'operatore di un impianto di servizio conferma senza indugio la ricezione di una richiesta. Se la richiesta non contiene tutte le informazioni previste conformemente alla descrizione dell'impianto di servizio e necessarie per prendere una decisione, l'operatore dell'impianto di servizio in questione ne informa il richiedente e fissa un termine ragionevole per la presentazione delle informazioni mancanti. Nel caso in cui dette informazioni*

- non siano presentate entro tale termine, la richiesta può essere respinta”;*
- *l’articolo 9, commi 1 e 3, ai sensi dei quali “1. Dopo aver ricevuto tutte le informazioni necessarie, l’operatore di un impianto di servizio dà risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e di prestazione di servizi in tali impianti entro i limiti di tempo ragionevoli stabiliti dall’organismo di regolamentazione conformemente all’articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE. Scadenze diverse possono essere fissate per impianti di servizio e/o servizi di tipo differente. [...] 3. Gli organismi di regolamentazione fissano i termini per dare risposta alle richieste presentate dai richiedenti come stabilito all’articolo 13, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE anteriormente alla pubblicazione del primo prospetto informativo della rete, fatte salve le disposizioni del presente regolamento di esecuzione al fine di garantire il rispetto dell’articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE”;*
  - *l’articolo 10, ai sensi del quale “1. Se riceve una richiesta di accesso all’impianto di servizio o di prestazione di un servizio che è in conflitto con un’altra richiesta o riguarda la capacità di un impianto di servizio già assegnata, l’operatore di un impianto di servizio di cui all’allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE si adopera, attraverso la discussione e il coordinamento con i richiedenti in questione, per conciliare al massimo tutte le richieste. Tale coordinamento coinvolge anche coloro che prestano i servizi complementari o ausiliari di cui all’allegato II, punti 3 e 4, della direttiva 2012/34/UE nel caso in cui tali servizi siano offerti nell’impianto e richiesti da un richiedente. Qualsiasi modifica dei diritti di accesso già concessi è subordinata all’accordo del richiedente in questione. 2. Gli operatori degli impianti di servizio di cui all’allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE non respingono le richieste di accesso al loro impianto di servizio e di prestazione di un servizio, né indicano al richiedente alternative valide, quando la capacità che soddisfa le esigenze del richiedente è disponibile nel loro impianto di servizio o si prevede che essa divenga disponibile durante o in seguito all’applicazione della procedura di coordinamento. 3. Gli operatori degli impianti di servizio prendono in considerazione diverse opzioni che consentano loro di soddisfare richieste confliggenti di accesso all’impianto di servizio o di prestazione di servizi nell’impianto di servizio. Tali opzioni, ove necessario, includono misure volte a massimizzare la capacità disponibile nell’impianto, nella misura in cui non rendono necessari ulteriori investimenti in termini di risorse o impianti. Tali misure possono comprendere: — la proposta di orari alternativi, — la modifica degli orari di apertura o dei turni, ove possibile, — la concessione dell’accesso all’impianto per la prestazione in proprio di servizi. 4. I richiedenti e gli operatori degli impianti di servizio possono chiedere congiuntamente all’organismo di regolamentazione di partecipare in qualità di osservatore alla procedura di coordinamento. 5. Nei casi in cui una richiesta di accesso a un impianto di servizio di cui all’allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE*

*non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'organismo di regolamentazione può chiedere all'operatore dell'impianto di servizio di adottare misure volte a soddisfare ulteriori richieste di accesso al suo impianto. Tali misure sono trasparenti e non discriminatorie";*

- *l'articolo 11, ai sensi del quale "[g]li operatori dell'impianto di servizio possono stabilire criteri di priorità per l'assegnazione di capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari, quando tali richieste non possono essere soddisfatte in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento. Tali criteri di priorità sono non discriminatori e sono basati su criteri oggettivi e pubblicati nella descrizione dell'impianto di servizio conformemente all'articolo 4, paragrafo 2, lettera k). Essi tengono in considerazione l'obiettivo dell'impianto, le finalità e la natura dei servizi di trasporto ferroviario in questione e l'obiettivo di garantire un utilizzo efficiente della capacità disponibile. I criteri di priorità possono tenere conto anche dei seguenti aspetti: — contratti esistenti, — l'intenzione e l'abilità di utilizzare la capacità richiesta, compresi l'eventuale mancato utilizzo in precedenza, in tutto o in parte, della capacità assegnata e i motivi di tale mancato utilizzo, — tracce ferroviarie già assegnate in relazione ai servizi richiesti, — criteri di priorità per l'assegnazione delle tracce ferroviarie, — presentazione tempestiva delle richieste";*
- *l'articolo 12, ai sensi del quale "1. Nei casi in cui una richiesta di accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari non può essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE informa senza indugio il richiedente in questione e, su sua richiesta, l'organismo di regolamentazione. Gli Stati membri possono stabilire che l'organismo di regolamentazione sia informato anche in assenza di una siffatta richiesta. 2. Nel caso in cui una richiesta non possa essere soddisfatta, l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente valutano congiuntamente se esistano alternative valide che consentano di effettuare il servizio di trasporto merci o passeggeri in questione sullo stesso percorso, o su percorsi alternativi, a condizioni economicamente accettabili. Il richiedente non è tenuto a rivelare la sua strategia commerciale. 3. Ai fini del paragrafo 2 l'operatore dell'impianto di servizio indica possibili alternative, anche, se del caso, in altri Stati membri, sulla base di altre descrizioni dell'impianto di servizio, di informazioni pubblicate su un portale Internet comune conformemente all'articolo 5 e di informazioni fornite dal richiedente. Nel proporre possibili alternative, sono presi in considerazione almeno i seguenti criteri nella misura in cui possono essere valutati dall'operatore dell'impianto di servizio: — sostituibilità delle caratteristiche operative dell'impianto di servizio alternativo, — sostituibilità delle caratteristiche fisiche e tecniche dell'impianto di servizio alternativo, —*

*evidente impatto sull'attrattiva e sulla competitività del servizio di trasporto ferroviario previsto dal richiedente, — costo addizionale stimato per il richiedente. L'operatore di un impianto di servizio rispetta la riservatezza commerciale delle informazioni fornite dal richiedente. 4. Nel caso in cui le informazioni sulla capacità dell'alternativa proposta non siano pubblicamente disponibili, il richiedente procede alla loro verifica. Il richiedente valuta se l'utilizzo dell'alternativa proposta gli consentirebbe l'esercizio del previsto servizio di trasporto a condizioni economicamente accettabili. Egli informa l'operatore dell'impianto di servizio dell'esito della sua valutazione entro un termine concordato congiuntamente. 5. Il richiedente può chiedere all'operatore di un impianto di servizio di non indicare alternative valide e di non procedere alla valutazione congiunta”;*

- *l'articolo 13, ai sensi del quale “1. Se l'operatore di un impianto di servizio di cui all'allegato II, punto 2, della direttiva 2012/34/UE e il richiedente concludono che non esiste alcuna alternativa valida e se non è possibile soddisfare la richiesta di accesso all'impianto o di prestazione di un servizio nell'impianto in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente non riescono ad accordarsi su una alternativa valida, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta indicando le alternative che ritiene valide. Il richiedente può presentare un reclamo all'organismo di regolamentazione a norma dell'articolo 13, paragrafo 5, della direttiva 2012/34/UE. 2. Se l'operatore dell'impianto di servizio e il richiedente hanno individuato congiuntamente alternative valide, l'operatore dell'impianto di servizio può respingere la richiesta. 3. Gli operatori di un impianto di servizio di cui all'articolo 13, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE comunicano per iscritto al richiedente il motivo per cui la richiesta non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento e il motivo per cui, sulla base delle informazioni disponibili, essi ritengono che qualsiasi proposta alternativa soddisfi le esigenze del richiedente e sia valida. 4. Un operatore di un impianto di servizio che respinge una richiesta è tenuto a illustrare all'organismo di regolamentazione e al richiedente, su loro richiesta, i motivi del rigetto, compresi le alternative esaminate e l'esito della procedura di coordinamento. 5. Nei casi di cui all'articolo 12, paragrafo 5, l'operatore di un impianto di servizio può respingere la richiesta senza ottemperare alle prescrizioni di cui ai paragrafi 3 e 4 del presente articolo. 6. Nel caso in cui più volte il richiedente non abbia pagato i diritti di accesso già concessi e utilizzati, l'operatore di un impianto di servizio può chiedere garanzie finanziarie a tutela delle sue legittime aspettative circa i futuri introiti e l'utilizzo dell'impianto. Le informazioni su tali garanzie sono pubblicate nella descrizione dell'impianto di servizio”;*

- VISTO** il regolamento per lo svolgimento dei procedimenti sanzionatori di competenza dell’Autorità, approvato con delibera n. 15/2014, del 27 febbraio 2014, e successive modificazioni (di seguito anche: regolamento sanzionatorio);
- VISTA** la delibera n. 130/2019, del 30 settembre 2019, con cui è stato approvato l’atto recante “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari*” (Allegato A) e, in particolare:
- la misura 2, lettera g), ai sensi della quale “[a]i fini del presente atto si applicano, oltre alle definizioni di cui all’articolo 3 del d.lgs. 112/2015 ed all’articolo 3 del Regolamento, le seguenti definizioni: [...] g) *manutenzione leggera: insieme di attività manutentive diverse dalla manutenzione pesante come definita dall’articolo 3, comma 1, lettera pp), del d.lgs.112/2015*”;
  - la misura 4.1, ai sensi della quale “[l]’accesso agli impianti di servizio è garantito ai richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti. I servizi forniti ai richiedenti negli impianti di servizio sono organizzati ed eserciti nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti”;
  - le misure 6.1 e 6.2, ai sensi delle quali “6.1. *Gli operatori degli impianti di servizio adempiono all’obbligo di cui all’articolo 5, paragrafo 1, del Regolamento, nel termine e con le modalità indicati dal gestore dell’infrastruttura cui sono interconnessi, secondo quanto previsto dal paragrafo 2 dello stesso articolo. L’obbligo deve essere soddisfatto in ogni caso anche tramite il portale europeo degli impianti di servizio Rail Facilities Portal. Nel primo anno di applicazione del Regolamento, il citato termine, qualora non ancora individuato dai gestori dell’infrastruttura ferroviaria, è fissato al 30 ottobre 2019. I gestori dell’infrastruttura aggiornano i rispettivi PIR 2020 con i contenuti pertinenti assicurandone la tempestiva pubblicazione. 6.2 Ai fini della descrizione degli impianti di servizio, gli operatori degli impianti di servizio utilizzano il modello pubblicato dai GI sui propri siti web. I GI pubblicano sui propri siti web la più recente versione del modello comune predisposto dall’Associazione dei gestori dell’infrastruttura nazionale europei, RailNetEurope, ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento, tradotta in lingua italiana*”;
  - le misure 7.1 e 7.2, ai sensi delle quali “7.1 *I punti da 7.2 a 7.5 individuano i limiti di tempo entro cui gli operatori degli impianti di servizio danno risposta alle richieste di accesso agli impianti di servizio e alle richieste di accesso ai servizi ferroviari, inclusi i servizi complementari ed ausiliari; resta ferma la possibilità per gli operatori di individuare limiti di tempo più ristretti, dandone pubblicità ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 2, lettera f), del Regolamento. 7.2 L’operatore dell’impianto di servizio fornisce risposta alle richieste senza*

*indebito ritardo e comunque non oltre i seguenti limiti di tempo, comunicando:*

- a) entro 30 giorni, l'accoglimento della richiesta o, se del caso, eventuali motivi che ne impediscono o potrebbero impedire l'accoglimento, quali l'esistenza di un conflitto con altre richieste pervenute;*
- b) entro 45 giorni, nel caso di richiesta confliggente con altre richieste, l'esito della procedura di coordinamento e della conseguente eventuale applicazione dei criteri di priorità, di cui agli articoli 10 ed 11 del Regolamento;*
- c) entro 90 giorni, nel caso in cui non sia stato possibile soddisfare una richiesta attraverso la procedura di coordinamento, l'esito della successiva procedura di individuazione e valutazione delle alternative valide, di cui agli articoli 12 e 13 del Regolamento";*

- *la misura 8.2, ai sensi della quale "[n]ei casi in cui la richiesta di accesso ad un impianto di servizio di cui all'articolo 13, comma 2, del d.lgs. 112/2015 non ha potuto essere soddisfatta in seguito all'applicazione della procedura di coordinamento di cui all'articolo 10 del Regolamento e l'impianto di servizio è prossimo alla congestione, l'operatore dell'impianto entro 10 giorni dalla scadenza dei limiti di tempo di cui alla misura 7 ne informa l'Autorità, illustrando le ragioni dell'esito negativo della procedura di coordinamento, per le determinazioni di competenza";*
- *la misura 15 ai sensi della quale "15.1 Costituiscono centri di manutenzione tutti gli impianti ove si svolgono tipicamente le attività di manutenzione sui materiali rotabili al fine di mantenere o riportare gli stessi in condizioni di efficienza e sicurezza per l'esercizio del servizio ferroviario a cui sono destinati; tali attività di manutenzione possono svolgersi anche in siti differenti da tali centri, fermo restando il rispetto della pertinente normativa vigente in materia di sicurezza ferroviaria e sicurezza sui luoghi di lavoro. 15.2 In caso di diniego all'accesso, da parte dell'operatore di impianto o del GI, ai servizi di manutenzione pesante prestati in centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati, il richiedente accesso può rivolgersi all'Autorità, che valuta il rispetto del principio di non discriminazione da parte dell'operatore dell'impianto di servizio o del GI, come disposto dall'articolo 13, commi 11 e 12, del d.lgs. 112/2015. 15.3 I centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall'articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015. 15.4 Le presenti misure di regolazione si applicano a tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio nazionale, fermi restando gli obblighi generali per gli operatori degli impianti di servizio di cui alla misura 4 del presente atto di regolazione, con particolare riferimento a quelli relativi alla garanzia della sussistenza di condizioni di accesso eque, discriminatorie e*

*trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all'efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti";*

- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 3176/2020, del 27 febbraio 2020, con cui Alstom Ferroviaria S.p.A. (di seguito anche: Alstom, Società o Gestore), in attuazione della misura 3.3 della delibera n. 130/2019, ha dichiarato di *"rientra[re] nell'ambito di applicazione delle misure approvate dalla delibera ART n. 130/2019 del 30 settembre 2019, che ricomprende tutti gli operatori degli impianti di servizio interconnessi alle reti ferroviarie di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a), e comma 4, del d.lgs. 112/2015, per tutti i distinti impianti in cui opera"*, includendo nell'apposito modulo la seguente descrizione relativa al Centro di manutenzione di Nola: *"Manutenzione di materiale ferroviario; Stazione: Stazione di Nola; Rete ferroviaria di raccordo: interconnessa con la rete di RFI esclusivamente attraverso un'asta di manovra che collega i fasci binari del sito con i fasci binari nella disponibilità della società Interporto Campano SpA"*;
- VISTO** il reclamo presentato, ai sensi dell'articolo 37, commi 2 e 9, del decreto legislativo 112/2015, da SNCF Voyages Italia S.r.l. (di seguito, anche: SVI o Vettore), nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (di seguito, anche: RFI) e di Trenitalia S.p.A. (di seguito, anche: Trenitalia), acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, nel quale il Vettore allega di aver intrapreso, *"verso tutti i gestori (RFI, Trenitalia, Trenord, Alstom)" un "procedimento volto all'accesso ai centri di manutenzione esistenti nelle zone di Milano e Napoli"*, riferendo che *"[t]utti i riscontri ricevuti denunciano la apparente saturazione degli spazi, generalmente senza offrire nessuna soluzione alternativa"*;
- VISTA** la nota prot. ART n. 57986/2024, del 14 giugno 2024, con cui, in considerazione delle esigenze di riservatezza indicate nel reclamo, a SVI è stato chiesto di trasmettere una copia del reclamo ostensibile, ai fini della sua successiva trasmissione a RFI e a Trenitalia, così da poter costituire validamente il contraddittorio relativamente ai fatti segnalati;
- VISTA** la nota di riscontro di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 61404/2024, del 25 giugno 2024;
- VISTA** la nota prot. ART n. 64306/2024, del 4 luglio 2024 con cui è stata comunicata ad Alstom Ferroviaria S.p.A. e ad Alstom Services Italia S.p.A. la suindicata segnalazione di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 54781/2024;
- VISTA** la nota di SVI, acquisita agli atti con prot. ART n. 69018/2024, del 19 luglio 2024, con cui il Vettore ha formulato istanza di audizione innanzi al Consiglio;
- VISTA** la nota prot. ART n. 70627/2024, del 25 luglio 2024, con cui l'istanza di SVI è stata accolta e il Vettore è stato convocato;
- VISTA** la nota prot. ART n. 75939/2024, del 16 agosto 2024, con cui sono state chieste

informazioni ad Alstom Ferroviaria S.p.A. e ad Alstom Services Italia S.p.A. sull'accesso da parte di SVI ai centri di manutenzione gestiti dalla stessa Società;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 79030/2024 del 28 agosto 2024, con cui Alstom Ferroviaria S.p.A. ha fornito riscontro alla menzionata nota prot. ART n. 75939/2024,

- precisando che Alstom Services Italia S.p.A. è controllata al 100% da Alstom Ferroviaria S.p.A.;
- evidenziando *“l’indisponibilità del sito di Nola (Napoli) a causa degli elevati carichi di lavoro ivi già presenti e, dall’altro, confermato di non avere siti manutentivi nell’area di Milano. Alstom si è resa pienamente disponibile a valutare con SNCF Voyages Italia s.r.l. eventuali altre soluzioni da perseguire congiuntamente”*;
- rappresentando che *“[t]uttavia, a fronte di detta disponibilità, SNCF Voyages Italia s.r.l., non avendo a disposizione e/o riscontrato alcuna possibilità infrastrutturale per dar seguito alla richiesta di collaborazione, non ha ritenuto di dar corso ad ulteriori discussioni”*;

**VISTO**

il verbale dell’audizione innanzi al Consiglio di SVI, tenutasi in data 19 settembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 109334/2024, del 31 ottobre 2024, durante la quale tale Vettore ha rappresentato, *inter alia*, che *“[i]n generale, la Società ha chiesto, ai rispettivi gestori di impianto, di avere accesso ai centri di manutenzione nelle zone di Milano e Napoli. Sono anche stati fatti dei sopralluoghi. Tuttavia, alla fine, le risposte sono sempre state negative. Per quanto riguarda l’alta velocità, la risposta è stata è che tali impianti non rientrano nel perimetro della regolazione, mentre, nei restanti casi, che gli impianti erano saturi”*;

**VISTA**

l’istanza di accesso agli atti di SVI, acquisita con prot. ART n. 92408/2024, del 1° ottobre 2024, e differita con nota prot. ART n. 98437/2024, del 10 ottobre 2024;

**VISTA**

la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 105489/2024, del 24 ottobre 2024, con cui SVI ha integrato il proprio reclamo, trasmettendo ulteriore documentazione e formulando, tra l’altro, osservazioni in merito alla bozza di Prospetto informativo della Rete, relativo all’anno 2026, pubblicata da RFI in data 30 settembre 2024;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 121960/2024, del 27 novembre 2024, con cui SVI è stata convocata in audizione;

**VISTA**

la nota prot. ART n. 127499/2024, del 10 dicembre 2024, con cui, per esigenze organizzative è stata disposta l’anticipazione dell’audizione di SVI;

**VISTO**

il verbale dell’audizione di SVI, tenutasi in data 12 dicembre 2024, acquisito agli atti con prot. ART n. 17303/2025, del 19 febbraio 2025, nel corso della quale tale Vettore, ha dichiarato che *“contesta l’accuratezza [di quanto dichiarato da Alstom nella nota prot. ART n. 79030/2024]. Innanzitutto, perché la Società continua a intrattenere dei rapporti con Alstom, l’ultimo ad ottobre, sulla questione degli impianti di*

*manutenzione. Per quanto riguarda l'impianto di Nola, la Società non può che rifarsi a quanto rappresentato dal gestore, che, sin dall'inizio, ha illustrato che, di notte, l'impianto di Nola è saturo. La Società ha, al massimo, potuto solo visitare tale impianto di giorno, in cui è presente maggiore capacità, ma per SVI è importante avere accesso ai centri di manutenzione di notte. Inoltre, Alstom ha rappresentato di avere in progetto di ampliare tale impianto, ma ha anticipato che la relativa capacità verrà utilizzata per coprire le esigenze Italo S.p.A. Conseguentemente, SVI ha intenzione di continuare le proprie interlocuzioni con Alstom, confermando il proprio interesse per l'accesso al centro di manutenzione di Nola";*

**VISTA** la nota prot. ART n. 19076/2025 del 24 febbraio 2025 con cui sono state richieste informazioni ad Alstom;

**VISTA** la nota prot. ART n. 24056/2025 del 10 marzo 2025 con cui Alstom ha fornito riscontro alla nota menzionata prot. ART n. 19076/2025, rappresentando che:

- “[c]onfermiamo i contenuti della nostra nota del 28/8/2024 e confermiamo altresì che ci sono stati ulteriori colloqui informali con SNCF Voyages Italia s.r.l. relativi ad un'eventuale collaborazione circa un nuovo sito manutentivo. Si è tuttavia trattato di colloqui verbali avvenuti nel periodo ricompreso tra ottobre 2024 e febbraio 2025, senza produzione e/o scambio di alcuna documentazione”;
- “[r]ispetto a quanto già comunicato, Alstom si è tra le altre cose ulteriormente impegnata nella ricerca di un possibile terreno situato in Nord Italia ed atto alla costruzione di un nuovo deposito, ricerca che ad oggi non ha dato risultati tangibili causa indisponibilità di terreni nelle vicinanze della rete ferroviaria e/o comunque adatti allo scopo prefissato”;
- “Alstom, ove ritenuto necessario, si rende sin da ora disponibile ad organizzare una visita notturna dell'impianto di Nola in modo da dissipare qualsiasi dubbio o perplessità da parte di SNCF Voyages Italia s.r.l. relativamente alla saturazione dell'impianto in questione durante la fase notturna”;

**VISTA** la nota prot. ART n. 62395/2025, del 16 luglio 2025, con cui Trenitalia, SVI e Alstom sono state convocate in audizione congiunta;

**VISTA** la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 64014/2025, del 23 luglio 2025, con cui SVI ha chiesto il differimento dell'audizione congiunta;

**VISTA** la nota prot. ART n. 65706/2025, del 29 luglio 2025, con cui è stata accolta l'istanza di differimento dell'audizione congiunta, formulata da SVI;

**VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 71029/2025, del 26 agosto 2025, con cui SVI ha chiesto chiarimenti in merito all'ordine del giorno dell'audizione congiunta, riscontrata con prot. ART n. 72417/2025, del 2 settembre 2025;

**VISTO** il verbale dell'audizione congiunta di SVI, Trenitalia ed Alstom, tenutasi in data 15

settembre 2025, acquisito agli atti con prot. ART n. 75244/2025, di pari data, nel corso della quale ad Alstom è stata formulata una richiesta istruttoria cui tale Società si è riservata di rispondere con successiva nota e il menzionato Gestore ha, tra l'altro, rappresentato che:

- *“tenendo conto del tipo di manutenzione che Alstom svolge a Nola e del carico di lavoro attualmente svolto, il deposito, di notte, è completamente saturo; in alcuni momenti, la Società già attualmente incontra difficoltà a soddisfare tutte le esigenze di Italo S.p.A., unico cliente dell’impianto con 51 treni ad alta velocità”;*
- *in relazione alla pubblicazione della descrizione del Centro di manutenzione di Nola, “la documentazione relativa è stata inoltrata all’Autorità a giugno 2024”;*

## VISTA

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 84417/2025, del 15 ottobre 2025, con cui Alstom ha trasmesso parte delle informazioni richieste in audizione precisando che:

- *con riferimento al Centro di manutenzione di Nola: “l’impianto di Nola è un centro di “manutenzione pesante” riservato “a treni ad alta velocità” - nella specie ai treni della flotta dell’operatore Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. - e lo stesso ricade pertanto nell’eccezione prevista all’art. 13, comma 2, lettera e) del Decreto Legislativo 112/2015. Ne consegue che la scrivente Società non soggiace all’obbligo di fornire accesso all’impianto ad imprese ferroviarie diverse da Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. Inoltre, l’impianto di manutenzione di Nola è stato realizzato ai fini dell’esecuzione delle attività manutentive oggetto dei contratti di fornitura e manutenzione di treni Alta Velocità sottoscritti tra Alstom Ferroviaria S.p.A. ed ITALO- Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. In forza di tali accordi vigenti dal 2012, Alstom “per l’intero periodo di durata” degli obblighi contrattualmente e per legge previsti - anche in considerazione del proprio ruolo di ECM (Entity in Charge of Maintenance) della Flotta Italo - “garantisce” che l’Impianto verrà utilizzato “dando priorità all’esecuzione delle attività manutentive” di Italo e “senza alcun pregiudizio per le stesse”;*
- *con riferimento alla verifica richiesta in audizione relativa all’eventuale disponibilità di accesso in orario diurno: “[l]’impianto di Nola dispone di nove binari coperti, equipaggiati in modo differenziato in base alla finalità di impiego. In particolare, un binario è dotato di cabina di verniciatura, pertanto non risulta utilizzabile per le attività manutentive. I restanti otto binari sono destinati ai seguenti impieghi: quattro binari sono stabilmente impegnati per l’esecuzione delle attività derivanti dai contratti di manutenzione in vigore tra la scrivente ed Italo, per effetto dei quali sono sempre presenti in deposito, per interventi di manutenzione pesante, due treni AGV575 ed un treno EVO675, a cui si aggiunge un quarto treno in manutenzione corrente. I restanti quattro binari sono impiegati come segue: almeno uno/due binari devono essere tenuti a disposizione per eventuali attività di manutenzione correttiva della Flotta Italo, nonché per interventi che si rendano necessari a causa di atti di*

*vandalismo e/o incidenti, rispetto ai quali la scrivente è contrattualmente obbligata ad adempiere tempestivamente. Tali esigenze risultano non programmabili e non differibili nella loro gestione. Per quanto riguarda i restanti due binari, per effetto di accordi sottoscritti con altri clienti, un binario è riservato alla manutenzione pesante di treni regionali (attualmente n.3 treni) e un binario è impiegato per le attività sui treni del cliente Medway. In considerazione di quanto sopra esposto, risulterebbe quindi disponibile un binario per il turno diurno da lunedì a venerdì dalle ore 8:00 alle ore 18. Non risulta possibile considerare le giornate di sabato e domenica, in quanto vengono impiegate per eventuali manutenzioni agli impianti e alle attrezzature”;*

**VISTA**

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 93277/2025, del 17 novembre 2025, con cui Alstom ha trasmesso gli esiti dell’analisi relativa ai margini di efficientamento della capacità dell’impianto di Nola, precisando che:

- *“l’impianto di Nola è un centro di “manutenzione pesante” riservato “a treni ad alta velocità” - nella specie ai treni della flotta dell’operatore Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. - e che lo stesso ricade pertanto nell’eccezione prevista all’art. 13, comma 2, lettera e) del Decreto Legislativo 112/2015. Osserviamo poi che l’impianto di Nola è stato realizzato per l’esecuzione delle attività manutentive oggetto dei contratti di fornitura e manutenzione di treni Alta Velocità sottoscritti tra Alstom Ferroviaria S.p.A. ed ITALO - Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. In forza di tali accordi, vigenti dal 2012, Alstom, “per l’intero periodo di durata” degli obblighi contrattualmente e per legge previsti - anche in considerazione del proprio ruolo di ECM (Entity in Charge of Maintenance) della Flotta Italo – ha l’obbligo di garantire che l’impianto venga utilizzato “dando priorità all’esecuzione delle attività manutentive” di Italo e “senza alcun pregiudizio per le stesse”. Ciò ai fini del corretto e completo espletamento dell’obbligo – anche ai sensi di legge – di garantire il mantenimento della Flotta Italo in condizioni di sicurezza ai fini della circolazione. Si precisa che gli obblighi derivanti da tali contratti di manutenzione scadranno non prima del 2048”;*
- *“[l]’impianto dispone di nove binari coperti, equipaggiati in modo differenziato in base alla relativa finalità di impiego. In particolare, un binario è dotato di cabina di verniciatura, pertanto non risulta utilizzabile per l’esecuzione delle attività manutentive. Dei restanti otto binari, tre risultano impegnati per attività di manutenzione pesante su altrettanti treni. Fermo restando quanto sopra, ogni giorno vengono svolte attività manutentive, in conformità ai contratti in essere, che vedono un ingresso in deposito di nove treni con orari differenti. Le attività manutentive si svolgono con le tempistiche tecniche imposte dall’esecuzione dei servizi contrattualmente pattuiti e necessari per garantire l’esercizio in sicurezza dei treni, per cui la lavorazione di ciascun treno comporta l’impegno di un binario per una durata minima di sosta di 8 ore”;*

- “[d]a quanto sopra descritto si evince, pertanto, un’organizzazione delle attività già finalizzata all’ottimizzazione delle capacità dell’Impianto di Nola, presso il quale, la Scrivente conduce quotidianamente la gestione di attività manutentive per dodici treni, con la disponibilità di soli otto binari coperti attrezzati. Per completezza, evidenziamo, inoltre, che la gestione risulta suscettibile di ulteriori compressioni e/o slittamenti derivanti da priorità ed urgenze (incidenti, atti di vandalismo, ecc.), piuttosto che da ritardi di circolazione. In considerazione di tutto quanto sopra osservato, l’organizzazione industriale dell’Impianto di Nola già evidenzia delle criticità in relazione alla manutenzione della Flotta Italo, non consente di conseguenza un ulteriore efficientamento dei processi di gestione e non evidenzia quindi margini residui di disponibilità, idonei ad accogliere ulteriori impegni manutentivi, senza potenziale pregiudizio per i servizi già in essere, svolti per il mantenimento della Flotta Italo in condizioni di sicurezza ai fini della circolazione”;

- VISTA** la delibera ART n. 236/2025, del 19 dicembre 2025, notificata ad Alstom, con nota prot. ART n. 101496/2025, di pari data, con cui è stato avviato, ai sensi dell’articolo 37, comma 9, del decreto legislativo 112/2015, un procedimento, nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Trenitalia S.p.A., Alstom Ferroviaria S.p.A. e Terminal AlpTransit S.r.l. (di seguito anche: Teralp) in relazione a quanto rappresentato nel reclamo acquisito agli atti con prot. ART n. 54781/2024, del 3 giugno 2024, relativamente all’accesso, da parte di SVI, ai centri di manutenzione;
- VISTA** l’istanza di accesso agli atti al procedimento avviato con la suindicata delibera 236/2025, formulata da Alstom e acquisita con prot. ART n. 1380/2026, dell’8 gennaio 2026;
- VISTA** la nota di riscontro alla richiesta di accesso agli atti di Alstom, prot. ART n. 2371/2026, del 12 gennaio 2026;
- VISTA** la nota acquisita agli atti con prot. ART n. 2925/2026, del 14 gennaio 2026, con cui Alstom ha precisato gli atti di cui è stata richiesta l’ostensione;
- VISTA** la nota prot. ART n. 3147/2026, del 15 gennaio 2026 con cui è stata comunicata a SVI, per eventuali motivate opposizioni, l’istanza di accesso agli atti del procedimento avviato con la suindicata delibera 236/2025, formulata da Alstom;
- VISTA** la nota prot. ART n. 3148/2026, del 15 gennaio 2026 con cui è stata comunicata a RFI, per eventuali motivate opposizioni, l’istanza di accesso agli atti del procedimento avviato con la suindicata delibera 236/2025, formulata da Alstom;
- VISTA** la nota prot. ART n. 3150/2026, del 15 gennaio 2026 con cui è stata comunicata a Trenitalia, per eventuali motivate opposizioni, l’istanza di accesso agli atti del procedimento avviato con la suindicata delibera 236/2025, formulata da Alstom;

- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 3531/2026, del 16 gennaio 2026, con cui RFI ha formulato istanza di parziale opposizione relativamente alla richiesta di accesso agli atti presentata da Alstom;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 4388/2026, del 20 gennaio 2026, con cui Alstom ha formulato osservazioni nell'ambito del procedimento avviato con la delibera n. 236/2025, e in particolare:
- rilevando che *“in forza delle pattuizioni vigenti dal 2007 tra ALSTOM ed Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. (di seguito “ITALO”), la progettazione esecutiva, la realizzazione dell’Impianto e i relativi ampliamenti succedutisi nel tempo, hanno tenuto conto delle imprescindibili incombenze poste a carico dell’ECM, degli indici di prestazione contrattualmente disciplinati per la Flotta Italo e delle esigenze derivanti dal servizio commerciale”*;
  - affermando che *“[t]rattandosi di un progetto che ha comportato e tutt’ora comporta ingenti investimenti da parte di aziende private, la struttura manutentiva delinea il profilo di servizi strettamente necessari e coerenti rispetto agli obblighi dell’ECM e alle esigenze derivanti dal servizio commerciale”*;
  - rappresentando che *“[d]a quanto sopra risulta evidente che la struttura e le attrezzature sono idonee rispetto a tali adempimenti, ma non presentano capacità residua tale da accogliere ulteriori esigenze manutentive. Eventuali pressioni sulla struttura organizzativa attuale rischierebbero di produrre ripercussioni a danno del corretto adempimento delle funzioni dell’ECM e potrebbero impattare sul servizio di trasporto svolto da ITALO, rispetto al quale l’utenza pubblica pone legittime aspettative di affidabilità e regolarità”*;
  - aggiungendo che *“[f]ermo restando quanto rappresentato, in ossequio al principio di trasparenza, la Scrivente ha manifestato disponibilità ed apertura nei confronti di SVI, che ha anche eseguito sopralluoghi presso l’Impianto. A seguito di tali verifiche, che hanno consentito alla ricorrente di visionare e verificare le concrete capacità dell’Impianto, SVI ha riconosciuto pacificamente l’assenza di condizioni idonee ai fini dello svolgimento di attività manutentive ulteriori rispetto ai servizi attualmente erogati” e che “verificati da parte di SVI i reali vincoli operativi e le inderogabili esigenze illustrate da ALSTOM, sono state avviate formali interlocuzioni tra ALSTOM e SVI, volte ad individuare soluzioni alternative, adeguate alle prospettive di sviluppo ed alle esigenze rappresentate dalla ricorrente”*;
  - chiedendo, infine, che *“nell’ambito del procedimento avviato, oltre alle argomentazioni già svolte in tema (i) di applicazione all’Impianto dell’eccezione di cui all’art. 13, comma 2, lettera e) del Decreto Legislativo 112/2015 e (ii) di impossibilità di ulteriore efficientamento dei processi al fine di accogliere ulteriori impegni manutentivi, siano tenute in debita considerazione anche (iii) le oggettive, comprovate ed inderogabili esigenze di esecuzione dei prescritti obblighi di ALSTOM quale ECM della Flotta Italo, in conformità a quanto*

*previsto dalla legge e dai contratti vigenti, rilevando sin d'ora che, secondo i principi di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, tra i criteri di priorità - non discriminatori ed oggettivi - per l'assegnazione della capacità nel caso di richieste confliggenti di accesso "agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari", rientrano a pieno titolo anche i "contratti esistenti", "il volume totale della capacità dell'impianto di servizio già assegnata ad altri utenti interessati", nonché "investimenti realizzati nell'impianto da parte di altri utenti interessati";*

- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 5329/2026, del 23 gennaio 2026, con cui Trenitalia ha formulato istanza di parziale opposizione relativamente alla richiesta di accesso agli atti presentata da Alstom;
- VISTA** la nota acquisita al prot. ART n. 5386/2026, del 23 gennaio 2026, con cui SVI ha formulato istanza di parziale opposizione relativamente alla richiesta di accesso agli atti presentata da Alstom;
- VISTA** la nota prot. ART n. 7816/2026, del 4 febbraio 2026, con cui Trenitalia, RFI, Teralp e Alstom sono state convocate in audizione congiunta;
- VISTA** la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 8316/2026, del 5 febbraio 2026, con cui Trenitalia ha chiesto il differimento dell'audizione congiunta;
- VISTA** la nota prot. ART n. 9855/2026, del 12 febbraio 2026, con cui è stata accolta l'istanza di differimento dell'audizione congiunta, formulata da Trenitalia;
- VISTO** il verbale dell'audizione congiunta di Trenitalia, RFI, Teralp e Alstom, tenutasi in data 3 marzo 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 14000/2026, del 4 marzo 2026, nel corso della quale sono state formulate richieste istruttorie ad Alstom che si è riservata di trasmettere le informazioni richieste;
- VISTE** le note prot. ART nn. 22760/2026, 22763/2026 e 22764/2026, del 3 aprile 2026, con cui Alstom ha trasmesso le informazioni richieste nel corso dell'audizione relative a:
- *"una copia del registro riportante l'orario di ingresso e di uscita su ogni singolo binario dei materiali rotabili presso il centro di manutenzione di Nola, con riferimento ai precedenti sei mesi";*
  - *"il diario completo delle attività giornaliere di manutenzione eseguite sui rotabili, suddiviso per singolo binario, con riferimento ai precedenti sei mesi", con l'indicazione della tipologia di attività manutentive svolte per ciascun binario presente presso l'impianto;*
  - *"una copia di tutti i contratti in forza dei quali Alstom effettua operazioni di manutenzione presso l'impianto di Nola";*
- VISTA** la nota prot. ART n. 26472/2026, del 13 aprile 2026, con cui Alstom è stata convocata in audizione;

**VISTO**

il verbale dell'audizione di Alstom, tenutasi in data 23 aprile 2026, acquisito agli atti con prot. ART n. 30706/2026, del 30 aprile 2026, nel corso della quale ad Alstom sono state formulate richieste istruttorie in relazione alle quali la Società si è riservata di trasmettere la relativa documentazione e il Gestore ha, altresì, rappresentato che:

- in considerazione di quanto illustrato dagli Uffici dell'Autorità, *“l'eccezione di cui all'articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015 non trova applicazione”*;
- *“le esigenze in termini di manutenzione correttiva da effettuare a favore della flotta di Italo S.p.A. sono rilevanti e richiedono una flessibilità senza cui la Società rischierebbe di dover pagare cospicue penali; il riferimento a “uno/due binari”, in tal senso, deve essere inteso come una rappresentazione indicativa dell'ordine di grandezza degli interventi di natura correttiva che, per definizione, non sono preventivamente programmabili”*;
- *“[a]l riguardo, peraltro, come comunicato con la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 22764/2026, presso il centro di manutenzione di Nola i binari non sono perfettamente sovrapponibili, con la conseguenza che, a seconda delle attività che devono essere effettuate, le stesse sono prestate su binari diversi. Per esempio, se è necessario l'utilizzo del cala assi o del cala carrelli, nonché della cabina di verniciatura, è possibile effettuare tali attività solo sui binari adeguatamente attrezzati”*;
- *“gli obblighi che Alstom si è assunta, nei confronti di Italo S.p.A., sono quelli tipici di un performance regime, che, normalmente, prevedono un cosiddetto “full service”, per cui la Società si impegna a rendere disponibili giornalmente un dato numero di treni, affinché Italo S.p.A. possa coprire i relativi servizi commerciali”*;
- *“le operazioni svolte sui rotabili di Trenord S.r.l. sono effettuate solo in fascia diurna, perché, in fascia notturna, il centro di manutenzione è interamente a disposizione di Italo S.p.A.”*;
- *“durante la fascia notturna, il treno di Trenord S.r.l. è movimentato all'interno del centro di manutenzione per liberare spazio sui binari, allo scopo di effettuare le attività di manutenzione sui rotabili di Italo S.p.A. Al mattino, quando il treno di Italo S.p.A. riprende il servizio commerciale giornaliero, il rotabile di Trenord S.r.l. è ricondotto sul binario di lavorazione”*;

**VISTE**

le note prott. ART nn. 31078/2026 e 31194/2026 del 4 maggio 2026 con cui Alstom ha trasmesso i contratti stipulati per effetto dei quali la Società dà accesso al Centro di manutenzione di Nola;

**VISTA**

la nota, acquisita agli atti con prot. ART n. 33027/2026, del 12 maggio 2026, con cui Alstom ha trasmesso le informazioni richieste nel corso dell'audizione, precisando

che:

- “[I]’Impianto di Nola è stato realizzato come struttura connessa e funzionale agli accordi tra Alstom e Italo, per la fornitura di servizi di manutenzione della Flotta Italo fino al 2048. Nell’ambito di tali accordi Alstom ha assunto il ruolo di ECM. Nell’assumere gli obblighi derivanti da tali accordi, nonché l’onere e il rischio del relativo investimento, Alstom ha posto affidamento sull’assetto complessivo delle disposizioni regolatorie applicabili. Ci riferiamo in particolare agli obblighi gravanti sull’ECM, anche in relazione alla funzione di garantire la sicurezza dei servizi di trasporto passeggeri sulle linee AV, e alla connessa eccezione dall’obbligo di condivisione dell’infrastruttura con altri operatori, previsto dall’art. 13, comma 3, lett. e), del D.Lgs. 112/2015”;
- “[s]ul punto, nel corso dell’audizione del 23 aprile, sono state formulate delle osservazioni ad esito delle quali abbiamo preso atto che la posizione di Codesta Autorità sia di ritenere inapplicabile la suddetta eccezione. In questa sede, tuttavia, intendiamo precisare che quando anche si ritenesse che il mero svolgimento di alcune attività diverse dalla manutenzione di treni AV rendesse inapplicabile l’eccezione (con conseguente vigenza degli obblighi di accesso previsti dal medesimo articolo), troverebbero applicazione i principi generali dell’accesso a condizioni eque e non discriminatorie e pertanto dovrebbe comunque essere considerata la saturazione dell’Impianto in base a pregressi obblighi, di legge e di contratto, come ragione di impossibilità oggettiva o legittimo rifiuto”;
- “la norma concede l’eccezione dagli obblighi di accesso ai centri di manutenzione “riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”, così incentrando la portata dell’eccezione, coerentemente con la sua finalità, ai centri dove le attività manutentive, per la natura del materiale rotabile, possono essere svolte solo da strutture “specializzate”. La “riserva” del centro a tali materiali deve intendersi pertanto in senso sostanziale e non formale. In proposito riteniamo che lo svolgimento di attività di natura e portata ancillare nell’Impianto di Nola non siano idonee a rendere inapplicabile l’eccezione. Come già illustrato, il dimensionamento dell’Impianto in termini di strutture ed attrezzature in dotazione, risponde a specifiche esigenze di adempimento delle obbligazioni inderogabili – in forza di legge e di contratto - poste in capo ad Alstom, in qualità di ECM della Flotta Italo”;
- “[q]uanto sopra risulta oggettivamente confermato dalla portata letterale delle pattuizioni di cui ai contratti “Medway” ed “EAV”, in cui vengono esplicitate modalità di esecuzione che pongono le obbligazioni derivanti da tali contratti in posizione subordinata e condizionata dai prioritari vincoli dell’ECM, nonché dall’eventuale disponibilità residua dell’Impianto”;
- “per quanto riguarda i treni Jazz Trenitalia, come già anticipato nella nota Alstom del 03.04.2026, le attività eseguite riguardano interventi di retrofit conseguenti a non conformità (corrosione sottocassa) che interessano rotabili

*oggetto di un contratto di fornitura materiale rotabile [...]. Per tale ragione, trattandosi di attività non qualificabili come Service manutentivo, non è stato sottoscritto tra Alstom e Trenitalia uno specifico contratto di manutenzione. Gli interventi relativi vengono eseguiti, secondo pianificazioni programmate a livello operativo, presso gli impianti Trenitalia di Foggia e Ancona, nonché presso l’Impianto di Nola, [...], nonché in base alla disponibilità dell’Impianto di Nola”;*

- *“[p]er quanto riguarda le attività oggetto del contratto Trenord, le stesse si svolgono esclusivamente in orario diurno e comportano “fermi lunghi”, pertanto non incidono sull’impiego di binari in orario notturno, destinati alla manutenzione dovuta dall’ECM. Si ha così conferma che tutte le attività di cui sopra, si inseriscono, anche formalmente, nella natura specializzata e riservata dell’Impianto alle attività di manutenzione che devono essere garantite dall’ECM della Flotta AV di Italo, subendo una strutturale e ineludibile postergazione”;*
- *“[r]iteniamo inoltre utile, a beneficio della completezza della istruttoria, fornire ulteriori elementi e riscontri circa l’impegno della struttura e la sua saturazione, con riguardo particolare alla necessità di riservare capacità in vista degli interventi, non prevedibili, di manutenzione correttiva in carico all’ECM della Flotta Italo. Infatti, sulla base dell’analisi oggettiva delle tempistiche e modalità di esecuzione dei servizi dovuti dall’ECM, è stata formulata dalla Scrivente, nelle precedenti note, la dichiarazione di disponibilità dell’Impianto, con espressa “riserva” di revisione della stessa, stante la necessità per Alstom di tenere in considerazione priorità ed urgenze che potrebbero derivare – e fisiologicamente derivano - da specifiche esigenze operative connesse al servizio commerciale della Flotta Italo”;*
- *“[r]isulta, pertanto, evidente che gli obblighi derivanti dalla funzione ECM determinano la necessità di garantire un’organizzazione strutturata e stabilmente reattiva al fine di assicurare gli adempimenti ai sensi di legge e dei contratti in essere”;*
- *“[i]n tale contesto, si impone come indispensabile il mantenimento della destinazione dell’impianto di Nola ad uso prioritario per gli adempimenti dell’ECM, anche ai fini della gestione degli effetti derivanti da eventi non programmabili che possano determinare la necessità di interventi tecnici specifici ed urgenti;*
- *“[p]ertanto, non avendo a disposizione margine per l’improvvisazione, Alstom ha correttamente riscontrato le richieste di SVI - dal 2023 ad oggi - presentando formalmente proposte strutturate e adeguatamente dimensionate al fine di individuare soluzioni alternative all’Impianto di Nola, volte a soddisfare le esigenze operative manifestate da SVI. Rispetto a tali proposte sono in corso continue interlocuzioni tra le parti”;*
- *[p]er quanto riguarda, invece, i “materiali rotabili della flotta di Ente Autonomo Volturno S.r.l.” (“EAV”), non risultano registrate lavorazioni, per ragioni legate*

*all'infrastruttura di RFI. [...] EAV conferma l'interesse al servizio di manutenzione, che sarà richiesto ad Alstom con la riattivazione della linea Napoli-Benevento. I binari dell'Impianto per le lavorazioni oggetto di tale contratto sarebbero i binari nn. 6 e 7”;*

- *“[a] tale riguardo si precisa che la registrazione all’ePIR segue i principi di cui al D.Lgs. 15 luglio 2015 n.112, che regola l’utilizzo delle infrastrutture ferroviarie definendo criteri e garantendo condizioni eque e trasparenti per l’accesso alle reti ferroviarie. Il sito Alstom di Savigliano è registrato in quanto direttamente raccordato alla rete RFI, mentre per quanto riguarda la stazione interportuale di Nola, la registrazione è stata effettuata da Interporto Campano S.p.A., società referente del raccordo diretto all’infrastruttura di RFI, che si pone a servizio delle realtà industriali – tra cui l’Impianto di Alstom - presenti nell’area interportuale”;*
- *“[i]n considerazione di quanto sopra rappresentato, compatibilmente con gli impegni irrinunciabili della struttura, derivanti dagli obblighi dell’ECM, Alstom conferma la disponibilità di un binario in orario diurno dal lunedì al venerdì, nonché l’apertura a valutare le richieste di accesso ed utilizzo in orario diurno da parte di SVI anche per il fine settimana, su richiesta specifica ed a condizione della disponibilità concreta dell’Impianto”;*

**VISTA**

la relazione predisposta dall’Ufficio Vigilanza e sanzioni, in ordine alla verifica preliminare degli elementi funzionali all’avvio del procedimento;

**CONSIDERATO**

quanto rappresentato nella relazione istruttoria e, in particolare, che:

1. in relazione al Centro di manutenzione di Nola, Alstom svolge funzioni di gestore ed è, pertanto, qualificabile come operatore di impianto di servizio, come definito dall’articolo 3, comma 1, numero 12), della direttiva 2012/34/UE e dall’articolo 3, comma 1, lettera n), del decreto legislativo n. 112/2015;
2. presso tale impianto, Alstom presta servizi di manutenzione sia pesante sia leggera, come risulta da quanto rappresentato, *inter alia*, nella nota acquisita agli atti con prot. ART n. 84417/2025, come integrata dalla successiva nota prot. ART. n. 33027/2026;
3. inoltre, presso il menzionato impianto, la Società effettua manutenzione pesante sia sui treni regionali sia sui treni ad alta velocità, come rappresentato, *inter alia*, dalla Società stessa nella summenzionata nota prot. ART n. 84417/2025, con la conseguenza che tale impianto di servizio non possa essere qualificato come *“centr[o] di manutenzione pesante riservat[o] a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”;*
4. pertanto, il Centro di manutenzione non ricade nell’ambito di applicazione dell’eccezione di cui all’articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo n. 112/2015, con la conseguenza che ad esso si applicano le

disposizioni e i principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo n. 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2019, tenuto conto anche di quanto dichiarato dalla Società medesima nella propria nota prot. ART n. 3176/2020 e come confermato, da ultimo, nel corso dell'audizione del 23 aprile 2026 (cfr. prot. ART n. 30706/2026);

5. al riguardo, a nulla rilevano le precisazioni formulate dalla Società nella nota prot. ART. n. 33027/2026, secondo cui *“la norma concede l’eccezione dagli obblighi di accesso ai centri di manutenzione “riservati a treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”, così incentrando la portata dell’eccezione, coerentemente con la sua finalità, ai centri dove le attività manutentive, per la natura del materiale rotabile, possono essere svolte solo da strutture “specializzate”. La “riserva” del centro a tali materiali deve intendersi pertanto in senso sostanziale e non formale”*, in quanto non può intendersi riservato a treni ad alta velocità un Centro di manutenzione presso cui i servizi manutentivi sono prestati anche a favore di treni regionali;
6. anche il riferimento nella summenzionata eccezione ad *“altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati”* non può essere interpretato nel senso di includere anche i treni regionali, in quanto diversamente opinando si produrrebbe un’estrema e irragionevole estensione dell’ambito di applicazione della eccezione medesima, tale da ricomprendere tutti i centri di manutenzione presenti sul territorio italiano;
7. in ogni caso, a tutto voler concedere, poiché presso il Centro di manutenzione di Nola la Società fornisce anche servizi di manutenzione leggera, quantomeno, con riferimento a questi ultimi, essa deve assicurare l’accesso, su base equa e non discriminatoria, a tutti i richiedenti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 10, paragrafo 2, 13, paragrafo 2 e dell’allegato II, punto 2, lettera e), della direttiva 2012/34/UE, nonché degli articoli 12, comma 2, e 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo n. 112/2015;
8. al riguardo, infatti, la stessa Autorità, per effetto della misura 15.3 dell’allegato A alla delibera n. 130/2019, ha chiarito che i *“centri di manutenzione dedicati ai treni ad alta velocità o ad altri tipi di materiale rotabile che esigono centri specializzati forniscono la possibilità di effettuare sia servizi di manutenzione pesante, che servizi di manutenzione leggera, salvo motivata impossibilità dichiarata ai richiedenti, e, per quanto attiene ai servizi di manutenzione leggera, rientrano nel campo di applicazione definito dall’articolo 13, comma 2, lettera e), del d.lgs. 112/2015”*;
9. conseguentemente, alla stregua delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE e dal decreto legislativo n. 112/2015, come precisati dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2019, in qualità di operatore di impianto di servizio, Alstom è, in sintesi, vincolata,

anche con riferimento al Centro di manutenzione di Nola, a mettere a disposizione del pubblico una descrizione esaustiva dell'impianto, a rispondere entro un termine ragionevole a tutte le richieste di accesso, quantomeno relative ai servizi di manutenzione leggera, ad attivare una procedura di coordinamento, in caso di conflitto, nel corso della quale cercare di conciliare i diversi richiedenti e di soddisfare, nella misura del possibile, tutte le istanze ricevute e, ove ciò non sia possibile, ad offrire delle alternative valide;

10. nel caso di specie, sulla base delle più recenti dichiarazioni della stessa Alstom (cfr. prot. ART n. 33027/2026), peraltro, contrastanti con precedenti dichiarazioni (cfr. prott. ART nn. 3176/2020 e 30706/2026), risulta che tale operatore non ritenga che l'impianto di manutenzione di Nola rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 13, comma 2, lettera e), del decreto legislativo 112/2015, e, pertanto, non ne ha pubblicato la descrizione, né tantomeno ha istruito nell'ambito di una reale ed effettiva procedura di coordinamento le richieste di accesso di SVI, limitandosi, invece, a invocare la saturazione dell'impianto, così contravvenendo a quanto previsto dalle disposizioni e dai principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio;
11. inoltre, la misura 8.2 della delibera n. 130/2019 prevede che, ove una procedura di coordinamento si concluda con esito negativo nei confronti di un richiedente e l'impianto sia prossimo alla congestione, *"l'operatore dell'impianto entro 10 giorni dalla scadenza dei limiti di tempo di cui alla misura 7 ne informa l'Autorità, illustrando le ragioni dell'esito negativo della procedura di coordinamento, per le determinazioni di competenza"* e, sulla base della documentazione acquisita agli atti, non risulta che Alstom abbia correttamente adempiuto neppure a tale disposizione;
12. al riguardo, peraltro, giova precisare che l'operatore di un impianto di servizio non ne può monopolizzare la capacità a favore di un singolo richiedente; in tal senso, l'inclusione dei contratti esistenti tra i criteri di priorità, previsti dall'articolo 11 del regolamento di esecuzione 2017/2177, deve essere inteso anche alla luce degli obiettivi di apertura del mercato e di garanzia del conseguimento di un regime di concorrenza effettiva nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario, che sono sottesi alla disciplina normativa europea in materia. D'altra parte, le procedure di coordinamento che il gestore del centro deve mettere in atto in caso di conflitto possono avere senz'altro impatto anche sui contratti in corso;
13. conseguentemente, tale criterio di priorità non può in alcun modo assumere valore assorbente, traducendosi, di fatto, in un mero *first come first served*, non solo in considerazione della rilevante durata dei contratti stipulati da Alstom con Italo S.p.A. ma anche in ragione dell'asservimento della capacità dell'impianto di servizio al soddisfacimento prioritario delle esigenze

- manutentive di tale impresa ferroviaria (cfr. prot. ART. n. 33027/2026);
14. l'interpretazione teleologicamente orientata di cui sopra, che valorizza la natura pro-concorrenziale della normativa in materia di accesso alle infrastrutture ferroviarie, s'impone a maggior ragione quando, come nel caso di specie, il nuovo richiedente non abbia ancora ricevuto accesso presso alcun Centro di manutenzione, al contrario del richiedente precedente che, invece, può soddisfare le proprie esigenze manutentive presso una pluralità di impianti di servizio;
  15. infine, nemmeno vale a escludere la sussistenza dell'illecito la circostanza che, asseritamente, la registrazione sarebbe stata effettuata da Interporto Campano S.p.A. (cfr. prot. ART n. 33027/2026), in quanto, sulla base della documentazione agli atti, non risulta che la descrizione dell'impianto di servizio sia stata pubblicata in maniera conforme a quanto previsto dalla delibera n. 130/2019 e tale onere, per espressa previsione normativa, incombe sul gestore dell'impianto, ossia Alstom;

**RITENUTO**

quindi, che sussistano i presupposti per l'avvio di un procedimento nei confronti di Alstom per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo n. 112/2015 e dalla delibera n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Nola;

**DATO ATTO**

che, ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione contestata è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione medesima e le eventuali misure opportune di ripristino, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;

su proposta del Segretario generale

**DELIBERA**

1. di avviare, per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono qui integralmente richiamate, un procedimento, nei confronti di Alstom, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio ai sensi dell'articolo 37, comma 14, lettera a), del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dalla direttiva 2012/34/UE, dal regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, dal decreto legislativo 112/2015 e dalla delibera dell'Autorità n. 130/2019 in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al Centro di manutenzione di Nola;
2. per la violazione di cui al punto 1, all'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Alstom, una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'uno per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento

della violazione stessa e, comunque, non superiore a euro un milione;

3. ai sensi dell'articolo 23, comma 4, del regolamento sanzionatorio, se, all'esito del procedimento, risulterà provato che la violazione di cui al punto 1 è ancora in corso, il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione e le eventuali misure opportune di ripristino, fatte salve eventuali determinazioni ai sensi dell'articolo 37, comma 9, ultimo periodo, del decreto legislativo 112/2015;
4. il responsabile del procedimento è il direttore dell'Ufficio Vigilanza e sanzioni, dott. Ernesto Pizzichetta, indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), tel. 011.19212.587;
5. il destinatario della presente delibera e i terzi interessati possono accedere agli atti del procedimento presso l'Ufficio Vigilanza e sanzioni – Via Nizza 230, 10126 Torino;
6. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di trenta giorni dalla notifica della stessa, inviare memorie difensive e documenti al responsabile del procedimento, tramite posta elettronica certificata (PEC) all'indirizzo [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it), nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni;
7. il destinatario della presente delibera può, entro il termine di sessanta giorni dalla notifica della stessa, presentare all'Ufficio Vigilanza e sanzioni proposte di impegni idonei a rimuovere le contestazioni avanzate, ai sensi degli articoli 13 e seguenti del regolamento sanzionatorio;
8. entro il termine di trenta giorni decorrenti dalla comunicazione dell'atto di avvio o, in sua assenza, di sessanta giorni dalla pubblicazione sul sito *web* istituzionale della presente delibera, i terzi interessati possono presentare memorie scritte e documenti al responsabile del procedimento, nonché richiedere l'audizione innanzi all'Ufficio Vigilanza e sanzioni. Gli interessati che intendono salvaguardare la riservatezza o la segretezza delle informazioni fornite manifestano, a pena di decadenza, tale esigenza dandone adeguata motivazione e specificando espressamente le parti riservate;
9. il termine per la conclusione del procedimento è fissato in centottanta giorni, decorrenti dalla data di notifica della presente delibera;
10. la presente delibera è notificata, a mezzo PEC, ad Alstom Ferroviaria S.p.A., comunicata a SNCF Voyages Italia S.r.l., in qualità di originale reclamante, nonché a Italo S.p.A., in qualità di controinteressato, ed è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 15 giugno 2026

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)